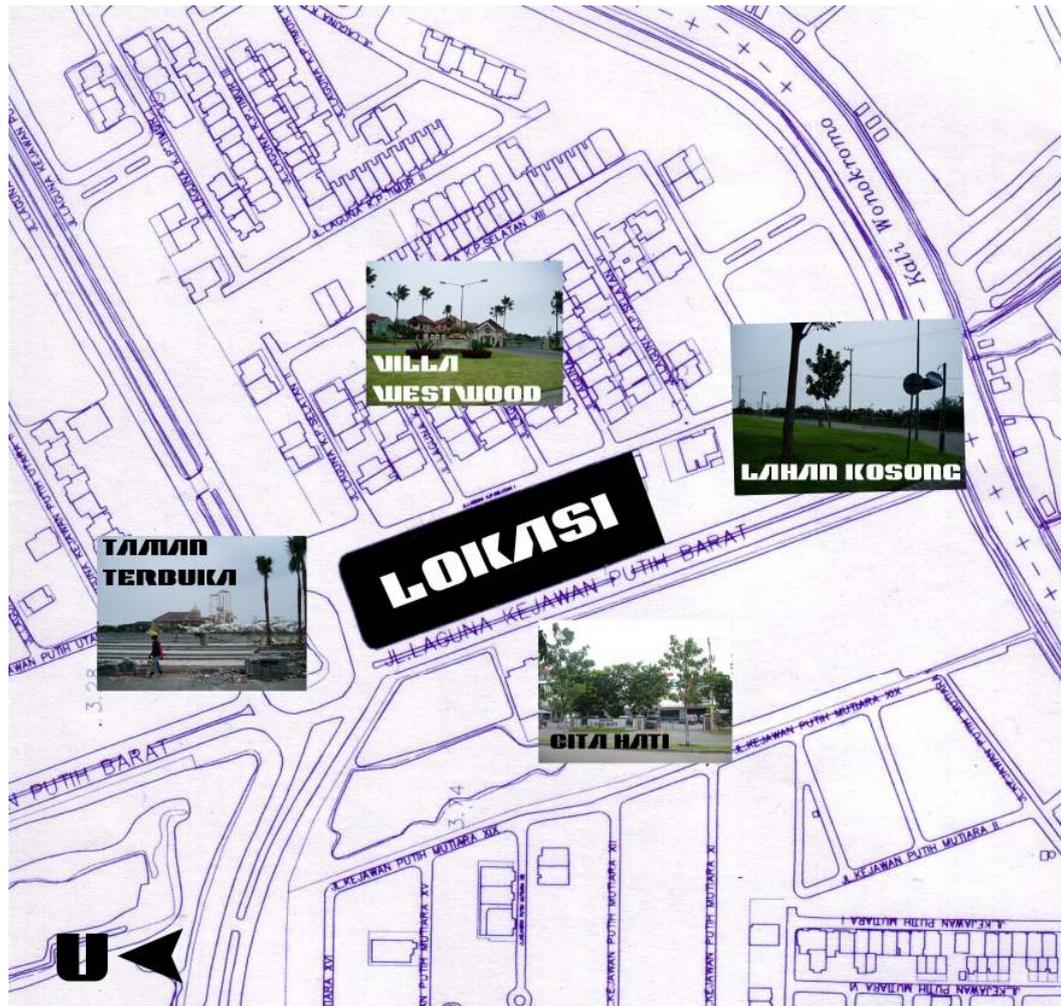


## 2. PERENCANAAN TAPAK

Lokasi proyek terletak di kawasan Surabaya Timur ( Pakuwon City), dengan batas-batas sebagai berikut:

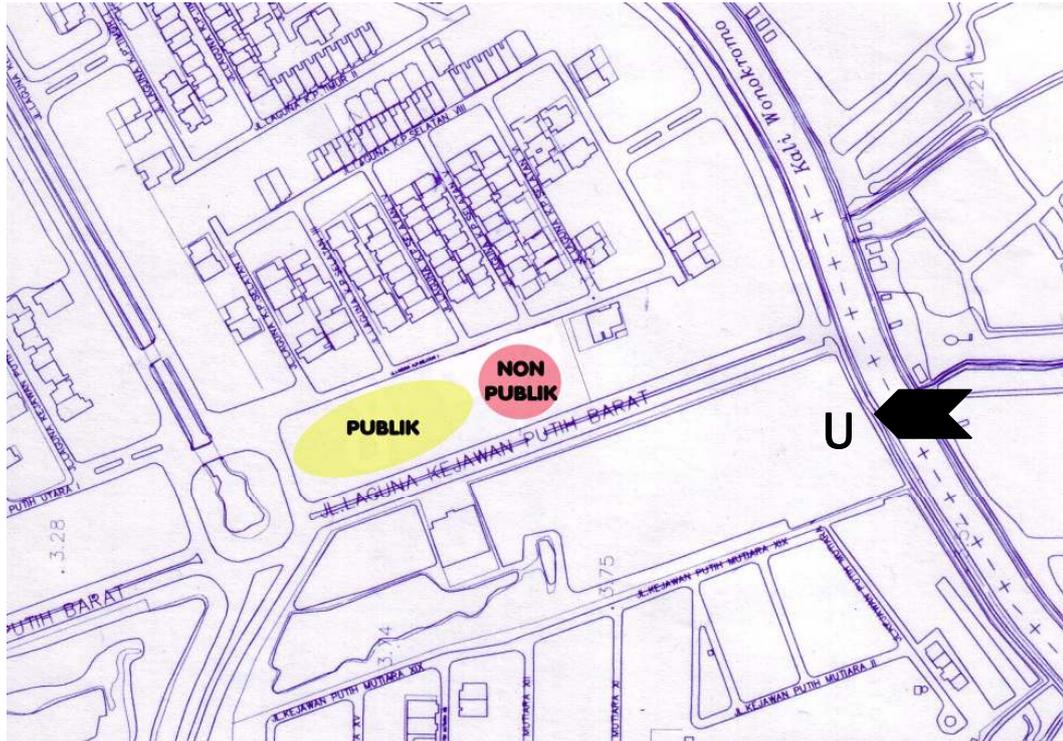
Sebelah barat	: Sekolah Cita Hati, lahan kosong
Sebelah timur	: Rumah penduduk (Vila Westwood).
Sebelah utara	: taman terbuka.
Sebelah selatan	: Rumah penduduk, tanah kosong
Kelurahan	: Kejawen Putih tambak
Kecamatan	: Mulyorejo
Luas tapak	: ± 1,500 ha.
KDB	: 20-60%
Tata guna lahan	: Perumahan, umum
Status	: Tanah kosong dengan beberapa rumah tinggal yang belum dihuni dan masih dalam tahap pembangunan.
GSB sebelah utara	: 10 meter
GSB sebelah barat	: 10 meter
GSB sebelah selatan	: 5 meter
GSB sebelah timur	: 5 meter
Kondisi tanah	: Tidak berkontur
Jenis tanah	: Tanah urug
Ketinggian tanah di atas permukaan air laut	: ± 2 meter
Ketinggian air tanah	: - 5 meter



Gambar 2.1 Lokasi

## 2.1 Pendaerahan

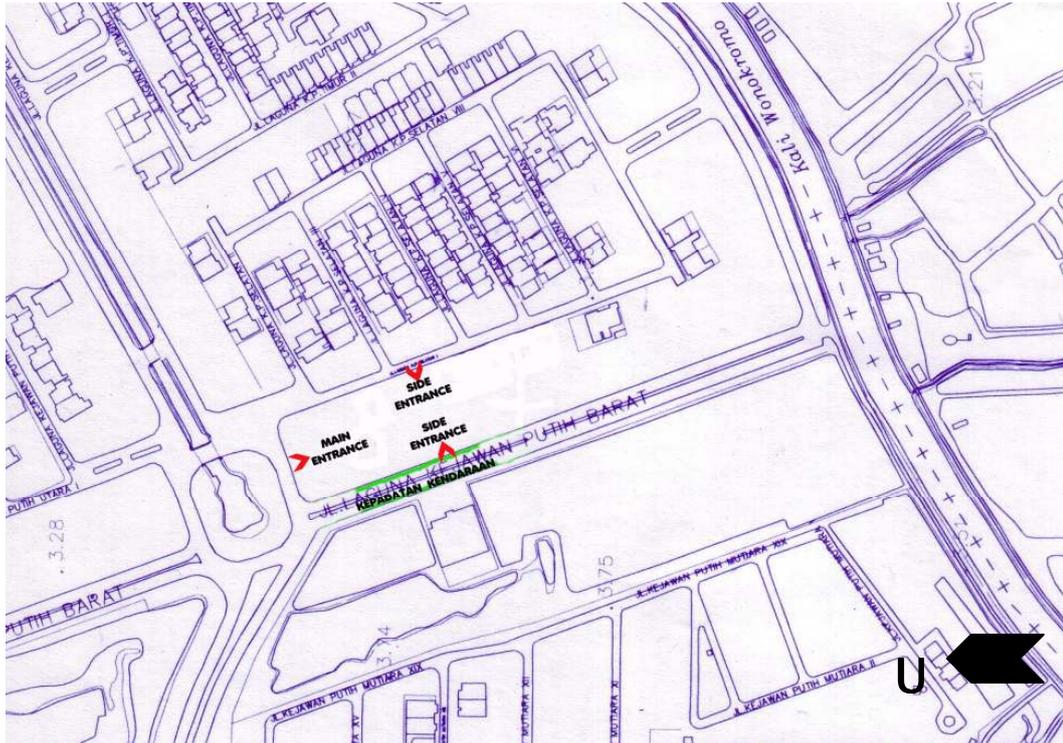
Pendaerahan pada lahan ini dibagi menjadi 2 bagian, yaitu publik dan non publik. Penentuan pembagian daerah ini berdasarkan kemudahan pencapaian dari luar tapak dan kondisi lingkungan sekitar tapak. Pada bagian publik diletakkan fasilitas ibadah, fasilitas umum, fasilitas pembinaan iman, kantor gereja, dan fasilitas pendukung. Sedangkan pada bagian non publik diletakkan fasilitas hunian. Fasilitas ibadah merupakan fasilitas utama dari bangunan ini sehingga perlu kemudahan dalam pencapaian dan mudah dilihat dari jalan utama.



Gambar 2.2 Pendaerahan

## 2.2 Pengaruh Lingkungan Sekitar Terhadap Tapak

Lingkungan di sekitar tapak termasuk lingkungan dengan kepadatan penduduk yang rendah, karena terletak di sekitar perumahan menengah ke atas. Hal ini menyebabkan kondisi di sekitar tapak sepi. Bangunan utama di sekitar tapak antara lain sekolah Cita Hati, kantor pemasaran, le-balroom, dan *club house* yang biasanya cukup ramai pada hari-hari kerja, terutama siang hari, dan setiap hari sabtu dan minggu malam, maupun hari besar. Tingkat keramaian yang paling tinggi sekalipun tidak menyebabkan kebisingan dan kemacetan yang cukup berarti, karena lebar jalan cukup memadai dan jarak antara titik-titik kepadatan dengan rencana tapak yang akan dibangun cukup jauh. Pada saat-saat tertentu dapat timbul kepadatan kendaraan namun tidak menimbulkan kemacetan dan dapat diatasi.

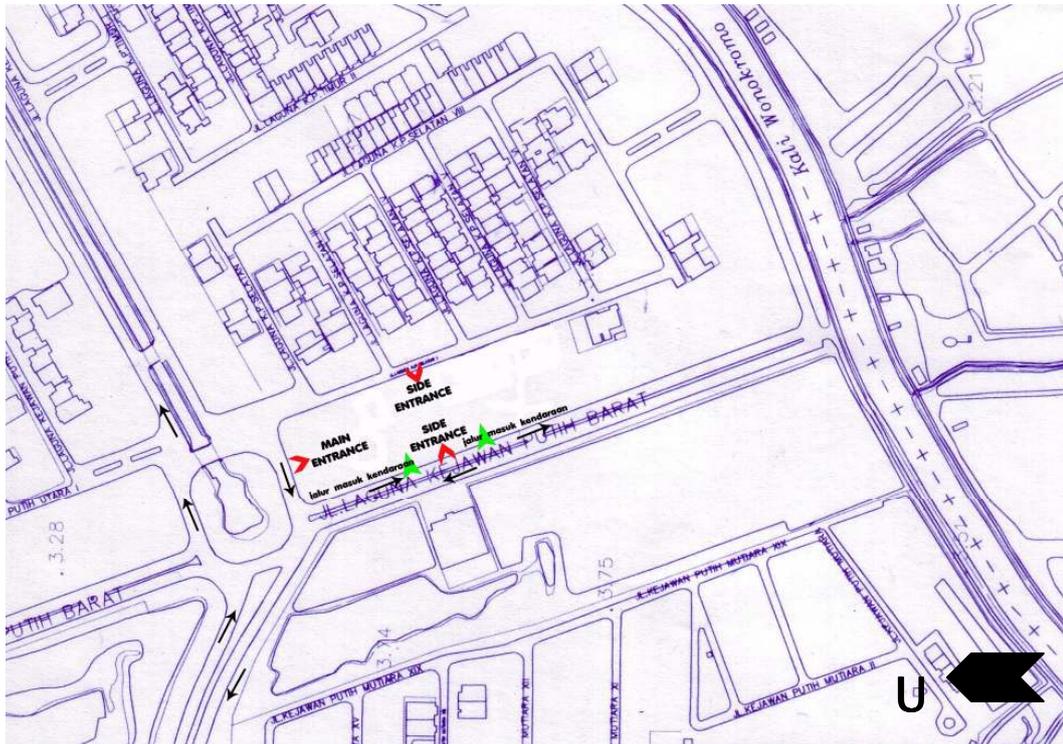


Gambar 2.3 Pengaruh lingkungan sekitar terhadap tapak

Situasi lalu lintas yang paling ramai terletak di jalan kejawan putih mutiara sehingga dimanfaatkan semaksimal mungkin sebagai ruang penangkap yang mampu mengundang perhatian masyarakat yang melalui jalan tersebut, oleh karena itu pintu utama pada bangunan utama dihadapkan pada sisi jalan tersebut. Pada sisi jalan laguna kejawan putih barat dan selatan, yang tidak terlalu ramai dimanfaatkan untuk pintu masuk fasilitas penunjang. Sedangkan jalur masuk kendaraan diletakkan pada sisi jalan laguna kejawan putih barat, yang merupakan jalan arteri sekunder, dan dikarenakan jalan kejawan putih selatan merupakan jalan perumahan.

### 2.3 Pengaruh Perencanaan Tapak Terhadap Lingkungan Sekitar

Gereja, dalam hal ini Gereja Kristen Indonesia "Mulyosari", harus mampu menjadi tempat berkumpul masyarakat di sekitarnya, yang memiliki tujuan dan motivasi yang sama, yaitu untuk beribadah, memuji, menyembah, mendengarkan Firman Tuhan, dan sebagai tempat yang dapat memfasilitasi pertumbuhan iman jemaatnya.



Gambar 2.4 Pengaruh perencanaan tapak terhadap lingkungan sekitar

Tapak yang direncanakan, dikelilingi oleh 3 sisi jalan, diharapkan mampu menciptakan situasi yang tertib. Perancangan sirkulasi kendaraan keluar-masuk diatur sedemikian rupa sehingga tidak menambah kepadatan kendaraan yang telah ada, namun mendukung terciptanya sirkulasi lalu lintas yang tertib dan teratur. Penataan parkir jemaat juga disediakan secara memadai sehingga tidak merusak suasana di sekitar tapak.

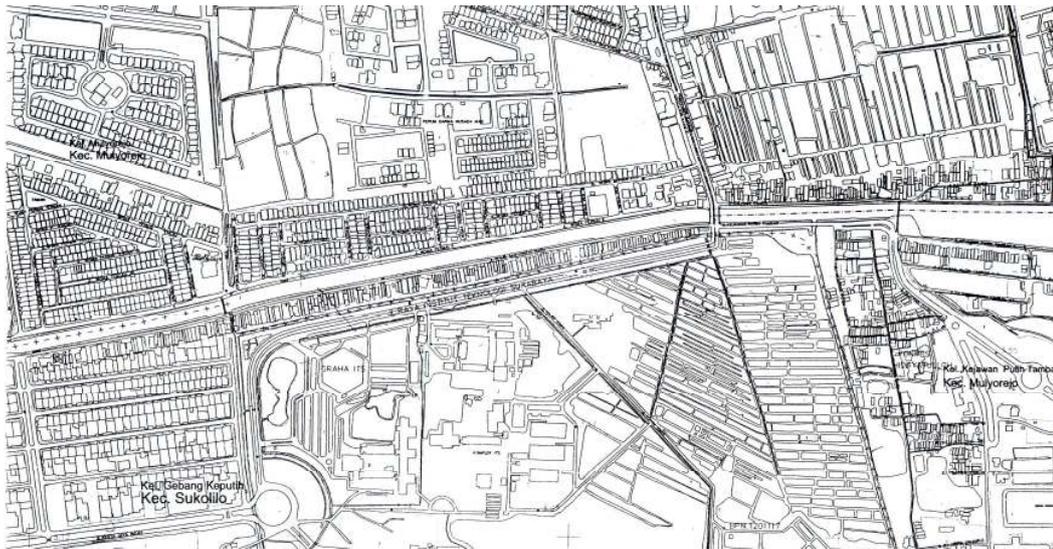
## 2.4 Pencapaian Tapak

Lokasi proyek Gereja Kristen Indonesia "Mulyosari" ini berada di dalam kompleks Pakuwon City. Mudah diakses karena berdekatan dengan sekolah Cita Hati yang merupakan salah satu *landmark* kawasan tersebut. Akses masuk dari Pakuwon City sendiri hanya mengikuti alur jalan utama.

Adapun pencapaian tapak menuju ke Pakuwon City adalah sebagai berikut:

- Jalan kertajaya → jalan raya ITS → Pakuwon City

- Jalan dharmahusada → jalan kaliwaron → jalan raya mulyosari → Pakuwon City
- Jalan raya kenjeran → jalan kaliwaron → jalan raya mulyosari → Pakuwon City
- Jalan dharmahusada (Galaxy mall) → jalan wisma permai (perumahan) → jalan raya mulyosari → Pakuwon City



Gambar 2.5 Pencapaian tapak

Sumber: Rencana teknik ruang kota unit distrik mulyosari.

Sisi tapak yang menghadap jalan utama, yaitu jalan kejawan putih mutiara dimanfaatkan sebagai akses masuk utama menuju fasilitas ibadah yang merupakan fasilitas utama dalam bangunan ini. Pada sisi jalan yang lain, merupakan akses masuk menuju fasilitas penunjang, namun dapat juga sebagai *side entrance* menuju ke fasilitas ibadah. *Side entrance* pada tapak ini disediakan pada 2 sisi jalan yang lain. Pengaturan *main* dan *side entrance* juga mempertimbangkan sirkulasi kendaraan di sekitar tapak sehingga kuantitas dan intensitas kendaraan yang keluar-masuk tapak diharapkan tidak menambah masalah pada lalu lintas yang ada.

## 2.5 Alasan Pemilihan Tapak

- Masih terdapat lahan kosong di dalam kompleks Pakuwon city
- Pakuwon City merupakan *landmark* kawasan Surabaya timur

- Kawasan perumahan elit, dimana lahan yang ada tidak berdempetan dengan rumah penduduk
- Dekat dengan *Cita Hati International School* dimana murid-muridnya dominan beragama kristiani
- Lokasinya sangat dekat dengan wilayah kawasan mulyosari

## 2.6 Sistem Sirkulasi Dalam Tapak

### 2.6.1 Sirkulasi Pejalan Kaki

Sirkulasi pejalan kaki dari luar tapak disediakan jalur pejalan kaki sendiri sehingga menimbulkan rasa aman karena tidak bercampur dengan sirkulasi kendaraan. Sirkulasi pejalan kaki diarahkan langsung menuju *entrance*, baik *main* maupun *side entrance*. Jalur sirkulasi pejalan kaki dibuka pada 3 sisi jalan yang mengelilingi dikarenakan lokasi tapak terletak pada daerah perumahan.

### 2.6.2 Sirkulasi Kendaraan Bermotor

Sirkulasi kendaraan bermotor memiliki 2 akses masuk dan 3 akses keluar. Akses masuk dibagi menjadi 2 bagian, yaitu akses masuk untuk kendaraan bermotor roda empat dan akses masuk kendaraan bermotor roda dua. Akses masuk kendaraan bermotor roda empat hanya terdapat 1 saja, namun memiliki jalur yang panjang untuk menuju ke parkir *basement* maupun menuju ke akses keluar sehingga tidak menimbulkan kemacetan. Sedangkan akses masuk kendaraan bermotor roda dua langsung menuju ke *basement*. Pada *entrance* masuk, terdapat 2 jalur, yaitu jalur *dropping* dan jalur menuju ke parkir, sehingga kendaraan yang mau langsung parkir tidak terganggu dengan sirkulasi kendaraan yang mau menurunkan penumpang. Akses keluar terdapat 3 jalur, 2 jalur keluar dari parkir *basement*, dan 1 jalur keluar untuk kendaraan yang hanya ingin menurunkan penumpang (*dropping*) serta jalur keluar untuk kendaraan bermotor roda dua.

Sirkulasi servis tidak dipisahkan dengan sirkulasi kendaraan yang lain, karena fungsi bangunan adalah tempat ibadah, dimana jam-jam padat kendaraan

hanya pada jam-jam tertentu, sehingga waktu untuk kepentingan servis dapat diatur agar tidak bersamaan dengan jam-jam kebaktian.

Sirkulasi untuk hunian yang ada juga bersamaan dengan sirkulasi kendaraan bermotor yang ada, hanya saja disediakan lahan parkir sendiri.

## **2.7 Sistem Parkir Dalam Tapak**

Sistem parkir yang dipakai adalah parkir *basement*, mengingat fungsi bangunan sebagai tempat ibadah, sehingga mengurangi sirkulasi kendaraan yang dapat mengakibatkan kebisingan di dalam tapak. Juga dikarenakan kondisi *site* yang menyempit sehingga dengan sistem parkir *basement* akan membuat kemudahan pencapaian menuju ke bangunan dan ruang luar yang ada digunakan sebagai ruang terbuka hijau. Sistem parkir dirancang terpisah antara kendaraan bermotor roda dua dan kendaraan bermotor roda empat untuk menghindari terjadinya kemacetan dan *cross circulation*.

Sedangkan area parkir untuk penghuni, baik untuk pendeta, pendeta tamu, maupun koster disediakan area parkir sendiri di dalam tapak. Tidak bercampur dengan parkir *basement* untuk kemudahan sirkulasi kendaraan penghuni.

## **2.8 Pola Penataan Ruang Luar**

Pola penataan ruang luar dibagi menjadi 2 bagian, yaitu ruang luar yang sengaja dirancang untuk dinikmati dari dalam tapak dan ruang luar yang dirancang untuk dapat dinikmati dari luar tapak. Ruang luar yang hanya dapat dinikmati dari dalam tapak adalah ruang luar yang memfasilitasi untuk penghuni fasilitas hunian yang memerlukan privasi dalam menikmati dan menggunakan ruang luar di sekitar huniannya. Sedangkan ruang luar yang dapat dinikmati dari luar tapak, dirancang sedemikian rupa untuk menyatukan dengan bangunan di sekitarnya serta menjadi penyeimbang dan pembentuk ruang dalam yang tercipta. Penataan ruang luar diharapkan dapat menambah kesan hijau pada daerah yang padat dengan kapling-kapling perumahan.